

ARRÊT DU TRIBUNAL (première chambre élargie)  
28 janvier 1999 \*

Dans l'affaire T-14/96,

**Bretagne Angleterre Irlande (BAI)**, société de droit français, établie à Roscoff (France), représentée par M<sup>e</sup> Jean-Michel Payre, avocat au barreau de Paris, ayant élu domicile à Luxembourg en l'étude de M<sup>e</sup> Aloyse May, 31, Grand-rue,

partie requérante,

contre

**Commission des Communautés européennes**, représentée par MM. Gérard Rozet, conseiller juridique, et Anders Christian Jessen, membre du service juridique, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg auprès de M. Carlos Gómez de la Cruz, membre du service juridique, Centre Wagner, Kirchberg,

partie défenderesse,

soutenue par

**Royaume d'Espagne**, représenté, lors de la procédure écrite, par M. Luis Pérez de Ayala Becerril et, lors de la procédure orale, par M. Santiago Ortíz Vaamonde, abogados del Estado, du service du contentieux communautaire, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg au siège de l'ambassade d'Espagne, 4-6, boulevard Emmanuel Servais,

\* Langue de procédure: le français.

et

**Ferries Golfo de Vizcaya SA**, société de droit espagnol, établie à Bilbao (Espagne), représentée, lors de la procédure écrite, par M. Julian Ellison et, lors de la procédure orale, par MM. Ellison et Mark Clough, solicitors, ayant élu domicile à Luxembourg en l'étude de M<sup>es</sup> Bonn et Schmitt, 62, avenue Guillaume,

parties intervenantes,

ayant pour objet une demande d'annulation de la décision de la Commission du 7 juin 1995 portant clôture de la procédure d'examen ouverte au titre de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE (aides en faveur de Ferries Golfo de Vizcaya SA), notifiée au gouvernement espagnol le 11 juillet 1995 et publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* (JO 1995, C 321, p. 4),

LE TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (première chambre élargie),

composé de MM. B. Vesterdorf, président, C. W. Bellamy, R. M. Moura Ramos, J. Pirrung et P. Mengozzi, juges,

greffier: M<sup>me</sup> B. Pastor, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de la procédure orale du 16 juin 1998,

rend le présent

**Arrêt****Faits à l'origine du recours**

- 1 La requérante exploite depuis plusieurs années, sous le nom commercial de « Brittany Ferries », une ligne maritime entre les ports de Plymouth au Royaume-Uni et de Santander en Espagne. Par lettre du 21 septembre 1992, elle a adressé une plainte à la Commission dénonçant les subventions importantes qui devaient être octroyées par le conseil provincial de Biscaye et par le gouvernement basque à Ferries Golfo de Vizcaya SA, une société de droit espagnol créée par Vapores Surdiaz Bilbao, SA, une société de droit espagnol, et P & O European Ferries (Portsmouth) Ltd, une société britannique, en vue de l'exploitation, à partir du mois de mars 1993, d'une ligne de navigation régulière entre les ports de Portsmouth et de Bilbao.
  
- 2 La plaignante a, ainsi, porté à la connaissance de la Commission divers éléments d'information dont elle disposait à propos de l'accord qui devait être signé entre Ferries Golfo de Vizcaya et les autorités basques, tendant à subventionner, pendant les trois premières années d'exploitation, le fonctionnement de la ligne Bilbao-Portsmouth. En outre, elle demandait formellement à la Commission d'ouvrir une procédure d'application des articles 92 et 93 du traité CE.
  
- 3 Le gouvernement espagnol a été invité, par lettre du 30 novembre 1992, à fournir tous les renseignements pertinents concernant le régime d'aide en question, de manière à ce que la Commission puisse examiner s'il était compatible avec le marché commun, conformément à l'article 92 du traité. A la suite d'une lettre de mise en demeure de la Commission du 5 février 1993, le gouvernement espagnol a fait parvenir sa réponse le 1<sup>er</sup> avril 1993.

- 4 Le 11 février 1993, la requérante a adressé à la Commission des observations complémentaires au sujet des aides octroyées à Ferries Golfo de Vizcaya, dans lesquelles elle insistait sur l'urgente nécessité d'ouvrir la procédure d'examen demandée dans sa plainte, compte tenu du démarrage imminent des services de transport sur la ligne Bilbao-Portsmouth. Elle précisait, à cet égard, que, cette ligne se trouvant en concurrence directe avec celle qu'elle exploite, son ouverture, dans les conditions convenues avec les autorités espagnoles, était susceptible de nuire gravement à ses intérêts économiques.
- 5 Il ressort du texte de l'accord, signé le 9 juillet 1992, entre le conseil provincial de Biscaye et le ministère du Commerce et du Tourisme du gouvernement basque, d'une part, et Ferries Golfo de Vizcaya, d'autre part (ci-après « accord de 1992 » ou « accord initial »), que pour la période de mars 1993 à mars 1996, les autorités signataires s'engageaient à acquérir un total de 26 000 bons de voyage à utiliser sur la ligne maritime Bilbao-Portsmouth. La contrepartie financière maximale à verser par les pouvoirs publics à Ferries Golfo de Vizcaya a été fixée à 911 800 000 PTA. Il a été convenu un tarif par passager de 34 000 PTA pour 1993-1994 et, sous réserve de modification, un tarif estimé à 36 000 PTA pour 1994-1995 et à 38 000 PTA pour 1995-1996.
- 6 Le 29 septembre 1993, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité. Elle a considéré que l'accord de 1992 ne constituait pas une transaction commerciale normale, étant donné qu'il portait sur l'acquisition d'un nombre prédéterminé de bons de voyage pendant une période de trois ans, que le prix convenu était supérieur au tarif commercial, que les bons de voyage devaient être payés même pour les voyages non effectués ou détournés vers d'autres ports, qu'il comportait un engagement d'éponger toutes les pertes au cours des trois premières années d'exploitation du nouveau service et que l'élément de risque commercial était donc éliminé pour Ferries Golfo de Vizcaya. Au vu des informations qui lui avaient été communiquées, la Commission estimait que l'aide financière apportée à Ferries Golfo de Vizcaya constituait une aide d'État au sens de l'article 92 du traité et ne remplissait pas les conditions pour pouvoir être déclarée compatible avec le marché commun.

- 7 Par lettre du 13 octobre 1993, cette décision a été notifiée au gouvernement espagnol, lequel a été invité à confirmer qu'il suspendrait tous les versements au titre du régime d'aide en question jusqu'à l'adoption par la Commission de sa décision finale, ainsi qu'à présenter ses commentaires et à fournir toutes les données nécessaires à l'appréciation de ce régime.
  
- 8 La décision d'ouvrir une procédure concernant les aides octroyées par l'Espagne à Ferries Golfo de Vizcaya a fait l'objet d'une communication de la Commission adressée aux autres États membres et aux parties intéressées, laquelle a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* (JO 1994, C 70, p. 5), afin qu'ils présentent leurs observations.
  
- 9 Le 7 mars 1995, le conseil provincial de Biscaye et Ferries Golfo de Vizcaya ont conclu un nouvel accord (ci-après « accord de 1995 » ou « nouvel accord »). Il ressort du texte de cet accord que l'autorité publique s'engageait à acquérir, pour la période de janvier 1995 à décembre 1998, un total de 46 500 bons de voyage à utiliser sur la ligne maritime Bilbao-Portsmouth exploitée par Ferries Golfo de Vizcaya. La contrepartie financière totale à verser par l'autorité publique était fixée à 985 500 000 PTA, dont 300 000 000 PTA en 1995, 315 000 000 PTA en 1996, 198 000 000 PTA en 1997 et 172 500 000 PTA en 1998. Un tarif par passager de 20 000 PTA pour 1995, 21 000 PTA pour 1996, 22 000 PTA pour 1997 et 23 000 PTA pour 1998 était convenu. Ces tarifs faisaient l'objet d'une remise qui tenait compte de l'engagement d'acquisition à long terme pris par le conseil provincial de Biscaye. Ils étaient calculés sur la base d'un tarif de référence de 22 000 PTA, qui était le tarif commercial publié pour 1994, augmenté de 5 % par an, ce qui portait ce tarif à 23 300 PTA en 1995, 24 500 PTA en 1996, 25 700 PTA en 1997 et 26 985 PTA en 1998.
  
- 10 Le 7 juin 1995, la Commission a adopté sa décision portant clôture de la procédure d'examen ouverte à l'égard des aides en faveur de Ferries Golfo de Vizcaya (ci-après « décision attaquée »). Elle a publié, ce même jour, le communiqué de presse IP/95/579 qui annonçait l'adoption de cette décision et contenait un résumé de ses motifs.

- 11 Par lettres des 12 et 16 juin 1995, la requérante a demandé communication du texte de la décision attaquée. En réponse, les services de la Commission lui ont transmis, par télécopie du 19 juin 1995, le communiqué de presse susvisé.
  
- 12 La décision attaquée a été notifiée au gouvernement espagnol le 11 juillet 1995. La communication adressée aux autres États membres et aux autres intéressés, qui reproduit le texte de cette décision, a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* du 1<sup>er</sup> décembre 1995 (JO C 321, p. 4). Par télécopie du 8 décembre 1995, les services de la Commission ont transmis une copie du texte ainsi publié à la requérante.
  
- 13 Avant réception de cette télécopie, la requérante avait, à plusieurs reprises, demandé à connaître les termes de la décision prise par la Commission le 7 juin 1995, disposant uniquement du communiqué de presse qui lui avait été transmis le 19 juin 1995. Le 28 novembre 1995, elle a adressé au greffe du Tribunal un recours en indemnité visant à la réparation du préjudice qu'elle allègue avoir subi du fait du retard avec lequel la Commission lui a communiqué sa décision. Ce recours a été enregistré le 18 décembre 1995, sous le numéro T-230/95, après que la requérante a reçu communication du texte de la décision attaquée.

### Décision attaquée

- 14 Selon la décision, l'accord initial a été suspendu après la décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, prise par la Commission le 29 septembre 1993. Ferries Golfo de Vizcaya aurait fait provision de la somme devant être remboursée, y compris les intérêts calculés sur la base du taux bancaire commercial au Royaume-Uni majoré de 1 %.

- 15 La décision attaquée relève, ensuite, que l'accord de 1995 apporte plusieurs modifications importantes afin de satisfaire aux exigences de la Commission. Le gouvernement basque n'est plus partie à cet accord, qui sera en vigueur de 1995 à 1998. D'après les informations fournies à la Commission, le nombre de bons de voyage à acheter par le conseil provincial a été établi selon les prévisions d'acceptation de l'offre par certains groupes de personnes à faibles revenus et par celles visées par les programmes sociaux et culturels, y compris les groupes scolaires, les jeunes et les personnes âgées. Le prix des bons de voyage est moins élevé que le prix des billets figurant dans la brochure pour la période concernée, suivant la pratique normale des primes de volume en faveur des gros utilisateurs de services commerciaux. Les autres points de l'accord qui avaient soulevé des interrogations auraient tous disparu de l'accord modifié.
- 16 Dans la décision attaquée, la Commission constate également que la viabilité du service proposé par Ferries Golfo de Vizcaya a été prouvée par les résultats commerciaux réalisés et que cette société a pu consolider ses activités sans recourir à l'aide de l'État. Elle ne disposerait d'aucun droit spécial dans le port de Bilbao et sa priorité sur le quai serait limitée aux horaires spécifiques de départ et d'arrivée de ses navires, ce qui permettrait effectivement à d'autres navires d'utiliser le quai à d'autres moments. La Commission estime que le nouvel accord, dont le but est d'avantager les résidents qui utilisent les services de transport locaux, semble à présent refléter, de part et d'autre, l'existence d'une relation commerciale normale et loyale pour ce qui est de la tarification des services fournis.
- 17 La Commission considère, en conséquence, que le nouvel accord ne constitue pas une aide d'État et décide de clore la procédure ouverte le 29 septembre 1993.

### **Procédure et conclusions des parties**

- 18 La requête introductive du présent recours a été enregistrée au greffe du Tribunal le 1<sup>er</sup> février 1996.

- 19 Par requêtes enregistrées au greffe du Tribunal, respectivement, le 12 et le 14 juin 1996, le royaume d'Espagne et Ferries Golfo de Vizcaya ont demandé à intervenir dans le litige au soutien des conclusions de la partie défenderesse. Par lettres du 28 juin et du 2 août 1996, la requérante a demandé qu'un traitement confidentiel soit réservé au document produit en annexe III au mémoire en réplique, tant à l'égard du royaume d'Espagne que de Ferries Golfo de Vizcaya.
- 20 Par ordonnance du 13 novembre 1996, le Tribunal (première chambre élargie) a fait droit aux demandes d'intervention susvisées. Le Tribunal a, en outre, rejeté les demandes de traitement confidentiel introduites par la requérante, tout en autorisant celle-ci à obtenir le retrait du document en cause du dossier, avant la communication de celui-ci aux deux parties intervenantes. La requérante a présenté une demande en ce sens dans le délai qui lui avait été imparti par le greffier.
- 21 Sur rapport du juge rapporteur, le Tribunal a décidé d'ouvrir la procédure orale sans procéder à des mesures d'instruction préalables. Il a toutefois, par lettre du 7 mai 1998, invité la partie défenderesse à produire le texte intégral de l'accord de 1995. La Commission a déposé ce document au greffe du Tribunal le 14 mai 1998.
- 22 Les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions posées par le Tribunal à l'audience du 16 juin 1998.
- 23 La requérante conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— annuler la décision attaquée;

— condamner la Commission aux dépens;



— laisser aux parties intervenantes la charge des frais de leurs interventions.

24 La Commission conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— déclarer le recours irrecevable;

— à titre subsidiaire, rejeter le recours comme non fondé;

— condamner la requérante aux dépens.

25 Le royaume d'Espagne, partie intervenante, conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— déclarer le recours irrecevable;

— à titre subsidiaire, rejeter le recours;

— condamner la requérante aux dépens.

26 L'intervenante Ferries Golfo de Vizcaya conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

— déclarer le recours irrecevable;

— rejeter le recours comme non fondé;

— condamner la requérante aux frais engagés par l'intervenante dans la présente procédure.

## Sur la recevabilité

### *Arguments des parties*

- 27 La Commission, soutenue par les parties intervenantes, considère que le présent recours a été introduit tardivement et doit être déclaré irrecevable. Elle relève que, parmi les événements visés à l'article 173, cinquième alinéa, du traité, l'événement décisif pour faire courir le délai d'introduction du recours est celui qui intervient le premier dans le temps, en l'espèce le fait pour la requérante d'avoir eu connaissance de l'acte. Il ressortirait de la simple confrontation entre le texte de la décision, tel que publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, et le texte du communiqué de presse transmis à la requérante, que ce dernier texte reprend l'essentiel de la décision attaquée, en particulier l'analyse sur la base de laquelle la Commission a conclu que l'accord de 1995 ne constituait pas une aide d'État. Par conséquent, la Commission soutient que le contenu de sa décision du 7 juin 1995 a été porté à la connaissance de la requérante par télécopie du 19 juin 1995, de sorte que, à compter de cette date, celle-ci était en mesure d'exercer son droit de recours.
- 28 Elle fait valoir que le communiqué de presse, diffusé au sein de la Commission le 7 juin 1995, peut être considéré comme un acte attaquant qui a été notifié à la requérante le 19 juin 1995. La publication de la décision au *Journal officiel des Communautés européennes* du 1<sup>er</sup> décembre 1995 ne constituerait qu'un acte confirmatif d'un acte antérieur non attaqué par la requérante dans le délai prescrit par l'article 173 du traité. Elle précise, en outre, que la décision attaquée n'a pas été notifiée à la requérante le 8 décembre 1995. Cette décision lui a été simplement communiquée à cette date, étant donné qu'elle avait été notifiée le 11 juillet 1995 au royaume d'Espagne, son seul destinataire.

- 29 La requérante soutient que la fin de non-recevoir soulevée par la Commission est non seulement mal fondée en droit, mais encore totalement inopportune en fait. Elle estime qu'il est pour le moins audacieux de la part de la Commission de venir soutenir aujourd'hui que le recours en annulation est tardif, alors qu'elle s'est refusée à lui communiquer le texte complet et officiel de la décision attaquée avant sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.
- 30 Selon la requérante, il ressort des termes clairs et précis de l'article 173, cinquième alinéa, du traité, que ce n'est qu'en l'absence de publication de l'acte, ou de notification de celui-ci, que le délai de recours peut commencer à courir à une autre date, à savoir à compter du jour où le requérant en a eu connaissance.
- 31 Elle ajoute que, dans la mesure où le propre d'un communiqué de presse est de porter à la connaissance du public une information résumée, donc incomplète, il est évident qu'il ne peut pas faire connaître de manière claire et non équivoque le contenu d'une décision de la Commission, ni permettre à une partie de faire usage de son droit de recours. Du reste, il suffirait de comparer le texte du communiqué de presse du 7 juin 1995 au texte publié au *Journal officiel des Communautés européennes* pour constater qu'il est loin de reproduire l'intégralité des termes de la décision de la Commission dont il rapporte l'existence.

### *Appréciation du Tribunal*

- 32 Aux termes de l'article 173, cinquième alinéa, du traité, les recours prévus à cet article doivent être formés dans un délai de deux mois à compter, suivant le cas, de la publication de l'acte, de sa notification au requérant ou, à défaut, du jour où celui-ci en a eu connaissance.
- 33 Il découle du libellé même de cette disposition que le critère de la date de prise de connaissance de l'acte en tant que point de départ du délai de recours présente un caractère subsidiaire par rapport à ceux de la publication ou de la notification de l'acte (arrêt de la Cour du 10 mars 1998, Allemagne/Conseil, C-122/95, Rec. p. I-973, point 35).

- 34 Bien que la publication ne soit pas une condition de leur applicabilité, selon une pratique constante, annoncée par la Commission elle-même, notamment dans sa lettre aux États membres du 27 juin 1989, publiée dans *Droit de la concurrence dans les Communautés européennes* (volume II A, « Règles applicables aux aides d'État », 1995), ainsi que dans son *Vingtième Rapport sur la politique de concurrence* (1990, point 170), ses décisions de clore une procédure d'examen des aides au titre de l'article 93, paragraphe 2, du traité sont publiées au *Journal officiel des Communautés européennes*.
- 35 La décision litigieuse a été publiée le 1<sup>er</sup> décembre 1995. Il convient de relever, en outre, que, en l'espèce, la requérante pouvait légitimement escompter que cette décision ferait l'objet d'une publication au *Journal officiel des Communautés européennes*, compte tenu de la pratique susmentionnée et du fait que, par lettre du 4 août 1995, les services de la Commission lui ont spécifiquement confirmé que la décision serait publiée dans les prochaines semaines (voir, en ce sens, l'arrêt *Allemagne/Conseil*, précité, points 36 et 37).
- 36 Dans ces circonstances, les allégations de la Commission et des parties intervenantes, selon lesquelles la requérante aurait eu une connaissance suffisante de la décision attaquée dès le 19 juin 1995, date de la transmission par télécopie du communiqué de presse précité, ne sont pas pertinentes pour déterminer le point de départ du délai de recours. En effet, il n'y a pas lieu d'appliquer en l'espèce le critère de la prise de connaissance de la décision prévu à titre subsidiaire par l'article 173, cinquième alinéa, du traité. Dès lors qu'il est constant que la décision n'a pas été notifiée à la requérante à une date antérieure, le Tribunal conclut que c'est la date de la publication qui a fait courir le délai le recours (voir, en ce sens, l'arrêt *Allemagne/Conseil*, précité, point 39).
- 37 Il s'ensuit que la fin de non-recevoir tirée de la tardiveté du présent recours doit être rejetée comme non fondée.

## Sur le fond

- 38 La requérante soulève quatre moyens au soutien de ses conclusions en annulation de la décision attaquée. Le premier est tiré d'une violation des droits de la défense. Le deuxième est tiré d'une insuffisance de motivation de la décision. Le troisième se fonde sur des erreurs manifestes dont serait entachée cette décision. Le quatrième moyen, enfin, est pris d'une violation par la Commission de l'article 92, paragraphe 1, et d'autres dispositions du traité.
- 39 Le Tribunal constate que plusieurs des arguments soulevés dans le cadre des deuxième, troisième et quatrième moyens visent, en substance, à démontrer que la Commission s'est trompée lorsqu'elle a conclu que le versement de certains montants à Ferries Golfo de Vizcaya par les autorités basques relevait de l'exécution d'un accord commercial normal et non pas de l'octroi d'une subvention au fonctionnement de cette entreprise. Dans ces conditions, il convient d'examiner d'abord le moyen pris d'une violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité, en ce que la Commission aurait constaté à tort que l'accord de 1995 ne constitue pas une aide d'État au sens de cette disposition. Il convient donc d'examiner ensemble, en les requalifiant, les arguments échangés par les parties dans le cadre des autres moyens, pour autant que ces arguments se rapportent au moyen pris d'une violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité.

### *Sur le moyen pris d'une violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité*

#### Arguments des parties

- 40 Dans le cadre de son quatrième moyen d'annulation, la requérante reproche à la Commission d'avoir fait une application erronée de l'article 92, paragraphe 1, en ce qu'elle n'a pas cherché à déterminer si les acquisitions massives de bons de voyage par les autorités espagnoles renforçaient ou non la position de Ferries Golfo de Vizcaya sur le marché par rapport aux entreprises concurrentes (arrêt de la Cour du 17 septembre 1980, Philip Morris/Commission, 730/79, Rec. p. 2671, point 11). Elle

relève que la qualification d'une mesure comme aide d'État ne dépend pas de la rentabilité ou de la viabilité de l'entreprise qui en bénéficie, contrairement à ce qui découlerait des motifs de la décision attaquée. En outre, la requérante allègue que la garantie d'achat de bons de voyage sur plusieurs années renforce nécessairement la position de l'entreprise bénéficiaire en lui permettant, par exemple, d'organiser sans risque des campagnes de promotion tarifaire, ayant pour objet ou pour effet de détourner la clientèle de ses concurrents.

- 41 La requérante estime que l'objectif social de l'accord de 1995, invoqué devant la Commission, n'est qu'un habillage et que, en tout état de cause, le caractère social des interventions étatiques ne suffit pas à les faire échapper d'emblée à la qualification d'aides au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité. Elle cite à cet égard l'arrêt de la Cour du 26 septembre 1996, France/Commission (C-241/94, Rec. p. I-4551, points 20 et 21). En outre, même si l'objectif social était considéré comme réel, ce que la requérante conteste, il n'en demeurerait pas moins que les modalités arrêtées n'étaient pas nécessaires à la réalisation de cet objectif. A son avis, l'organisation de voyages sociaux n'implique pas nécessairement qu'ils doivent se faire suivant une modalité unique, en l'occurrence le transport maritime, et par l'intermédiaire d'une seule entreprise.
- 42 Dans le cadre de son deuxième moyen d'annulation, tiré d'un prétendu défaut de motivation, la requérante relève que la décision litigieuse n'établit pas l'existence de projets précis nécessitant l'acquisition de bons de voyage plusieurs années à l'avance. Elle met ainsi en doute l'usage effectif des bons de voyage que les autorités basques se sont engagées à acquérir pour la période de 1995 à 1998. La requérante rappelle qu'elle avait exprimé la crainte que l'acquisition des bons de voyage par les pouvoirs publics, dans le cadre de l'accord initial, ne soit manifestement fictive et ne constitue une subvention déguisée. Elle souligne que, selon la pratique des compagnies maritimes, une autorité souhaitant acquérir des bons de voyage n'a pas besoin de conclure un accord du type de celui en cause. Il lui suffit de les acquérir le jour où un projet précis est défini, puisque les tarifs prévoient toujours des prix spéciaux pour les groupes et que des prix négociés sont toujours envisageables.

- 43 Quant à l'existence réelle des projets invoqués par les autorités basques, la requérante critique les références à l'« expérience acquise dans le cadre de programmes sociaux similaires » et au vif intérêt montré par les « personnes ayant fui vers le Royaume-Uni lors de la guerre civile espagnole » figurant dans la décision attaquée. Elle s'interroge sur les programmes sociaux qui auraient servi de comparaison dans l'analyse de la Commission, ainsi que sur le nombre d'ex-exilés au Royaume-Uni qui seraient toujours en vie et souhaiteraient visiter les lieux de leur exil temporaire en empruntant la ligne de sa concurrente.
- 44 En outre, la requérante estime que la Commission a considéré à tort que l'accord de 1995 était exempt des aspects préalablement incriminés comme susceptibles de comporter une aide d'État. Elle met en exergue le fait que le premier de ces aspects, à savoir l'acquisition décidée à l'avance de bons de voyage pour une période de trois ou quatre ans, n'a pas disparu et se trouve également dans le nouvel accord.
- 45 La requérante critique l'incertitude qui découle de la formulation du motif relatif à l'existence d'une relation commerciale normale et loyale entre Ferries Golfo de Vizcaya et le conseil provincial de Biscaye, qu'elle considère pourtant comme un motif essentiel dans l'économie de la décision attaquée.
- 46 Elle soutient que la Commission ne pouvait se référer uniquement au but social poursuivi ou allégué par l'État membre concerné, sans se préoccuper des effets que les sommes versées produisent sur la concurrence (arrêts de la Cour du 2 juillet 1974, Italie/Commission, 173/73, Rec. p. 709, points 26 à 28, et du 30 janvier 1985, Commission/France, 290/83, Rec. p. 439). Elle conteste, par ailleurs, l'analyse de l'évolution de la concurrence entre les deux lignes maritimes en cause développée par la Commission. Selon la requérante, la question pertinente n'est pas de savoir si Brittany Ferries a enregistré des pertes à la suite de l'ouverture d'une nouvelle ligne subventionnée par les autorités espagnoles. Il s'agit plutôt de savoir si l'absence d'aide aurait entraîné la disparition de l'entreprise concurrente ou, en l'espèce, la renonciation à créer une telle entreprise (arrêts de la Cour Philip Morris/Commission, précité, et du 10 juillet 1986, Belgique/Commission, 40/85, Rec. p. 2321).

- 47 Dans le cadre de son troisième moyen, pris d'erreurs manifestes prétendument commises par la Commission, la requérante ajoute que le contrôle qu'il appartient au Tribunal d'exercer sur la décision attaquée, laquelle constate que le nouvel accord ne constitue pas une aide d'État, relève de l'interprétation et de l'application de la notion d'aide d'État visée à l'article 92 du traité. Étant donné que la Commission ne dispose pas d'une compétence exclusive en cette matière, le contrôle juridictionnel ne saurait se limiter aux erreurs manifestes d'appréciation (arrêt du Tribunal du 28 septembre 1995, *Sytraval et Brink's France/Commission*, T-95/94, Rec. p. II-2651, point 54).
- 48 Au cours de la procédure orale, la requérante a encore avancé un argument qui se fonde sur l'examen des termes de l'accord de 1995, dont elle affirme n'avoir eu connaissance que quelques jours avant l'audience, après que, sur invitation du Tribunal, la Commission a versé au dossier le texte intégral de cet accord. Elle fait observer que le nouvel accord, pour satisfaire aux critiques dont l'accord de 1992 avait fait l'objet, se limite à baisser le prix unitaire de chaque bon de voyage, de manière à ne pas dépasser la valeur du tarif commercial publié pour les services de transport en question. Toutefois, dans la mesure où le nombre de bons de voyage acquis par les autorités espagnoles est porté de 26 000 à 46 500, la subvention totale octroyée à Ferries Golfo de Vizcaya au titre de l'accord de 1995 serait même légèrement supérieure à celle prévue par l'accord de 1992, puisqu'elle atteint 985 500 000 PTA. Dans ces conditions, la requérante conteste la conclusion de la Commission selon laquelle la modification de l'accord entre les pouvoirs publics et Ferries Golfo de Vizcaya était de nature à éliminer les éléments d'aide d'État qu'elle avait décelés dans l'accord initial.
- 49 La Commission, pour sa part, conteste la prétendue violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité, et estime que la décision attaquée a clairement énoncé les motifs conduisant à la conclusion que le nouvel accord ne constituait pas une aide d'État. La raison première réside dans l'analyse même de l'accord en cause, qui est exempt des cinq aspects préalablement incriminés, par la décision d'ouverture de la procédure de l'article 93, paragraphe 2, du traité, comme susceptibles de comporter des éléments d'aide d'État. La viabilité de Ferries Golfo de Vizcaya ne constitue qu'un élément parmi ceux examinés par la Commission et qui la confortent dans sa décision. Par ailleurs, les données produites par la requérante elle-même confirment cette viabilité.



- 50 La défenderesse souligne que, lors de l'ouverture de la procédure d'examen, elle avait estimé que les éléments susceptibles de constituer une aide d'État représentaient 7 % des coûts de fonctionnement de l'entreprise bénéficiaire. Compte tenu de l'effet suspensif qui s'attache à toute décision d'ouverture de la procédure, ainsi que du fait que les sommes antérieurement versées ont été bloquées et leur remboursement garanti, Ferries Golfo de Vizcaya aurait, en réalité, opéré pendant toutes les années en cause sans le soutien d'une aide d'État. En outre, la Commission affirme que le marché du transport maritime entre le nord de l'Espagne et le sud du Royaume-Uni a doublé et que les deux opérateurs détiennent chacun une part à peu près égale de ce marché. Il en résulte que l'ouverture de la nouvelle ligne n'a provoqué aucun recul de la demande au détriment de la requérante.
- 51 La Commission exprime des réserves sur la recevabilité de plusieurs arguments avancés par la requérante au stade du mémoire en réplique. Elle fait observer que la requérante s'est révélée incapable de soutenir son moyen tiré d'un défaut de motivation de la décision. Les griefs selon lesquels la Commission ne se serait pas préoccupée des effets des achats massifs et à long terme de bons de voyage sur la concurrence et n'aurait pas constaté qu'un aspect préalablement incriminé de l'accord initial se trouvait toujours dans l'accord de 1995, ne pourraient être considérés comme des développements de ce moyen. Ils ne constitueraient pas non plus des développements du moyen tiré d'une erreur manifeste que la requérante a également soulevé. S'agissant d'arguments nouveaux, la défenderesse invite le Tribunal à les déclarer irrecevables.
- 52 Quant aux programmes sociaux similaires mentionnés dans la décision, la Commission confirme que l'expérience prise en considération ne concerne pas les lignes maritimes de ferries reliant l'Espagne au Royaume-Uni, mais des programmes existant au Royaume-Uni et aussi en Espagne, où sont impliqués, entre autres, des transports entre la péninsule et l'Amérique latine. La référence, à titre d'élément complémentaire, aux vétérans de la guerre civile espagnole se justifie par le fait que leur association s'est dûment manifestée dans le cadre de la procédure. La défenderesse soutient également que, en émettant des doutes sur l'utilisation effective des bons de voyage achetés à l'avance, la requérante fait un procès d'intention aux autorités responsables, lesquelles ont fourni à la Commission les prévisions nécessaires. La requérante sortirait ainsi du domaine de la motivation de

l'acte pour entrer dans celui de son exécution conforme, qui soulève des problèmes spécifiques et dans le cadre duquel la Commission et les éventuels plaignants jouent chacun leur rôle.

- 53 En réponse à une question posée par le Tribunal à l'audience, la défenderesse a rappelé que sa position initiale, telle qu'exprimée dans la décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, avait été prise en 1993 sur la base des éléments dont la Commission disposait à l'époque et n'avait pas le caractère d'une appréciation définitive concernant l'existence d'une aide d'État en faveur de Ferries Golfo de Vizcaya. En outre, la Commission a précisé que, lors de l'examen du nouvel accord, les autorités espagnoles lui ont transmis des éléments crédibles au sujet des programmes culturels et sociaux, tels que ceux de l'Insero (Institut national de services sociaux), qui justifiaient l'acquisition à l'avance par les pouvoirs publics de grandes quantités de bons de voyage. Ces renseignements, qui ne figuraient pas dans le dossier de la Commission lorsqu'elle s'est prononcée sur l'accord de 1992, auraient déterminé la modification de son appréciation initiale sur la nature des achats massifs de bons de voyage.
- 54 Le royaume d'Espagne, intervenant au soutien des conclusions de la Commission, estime que les éléments nécessaires pour retenir l'existence d'une aide d'État au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité ne sont pas réunis en l'espèce. A l'audience, il a identifié les trois conditions essentielles de la notion d'aide qui, à son avis, font défaut dans la présente affaire: il n'y a pas d'avantage accordé, l'accord ne favorise pas une entreprise déterminée et la concurrence n'a pas été faussée.
- 55 Aucun avantage n'aurait été accordé à Ferries Golfo de Vizcaya parce que, selon le nouvel accord, les bons de voyage sont achetés à un prix inférieur à celui du marché. Ceci correspond à une pratique normale, la ristourne consentie par le vendeur étant la contrepartie de l'engagement pris à l'avance par l'acheteur d'acquérir une grande quantité de billets pendant plusieurs années.

- 56 Les autorités basques n'auraient pas eu l'intention de favoriser une entreprise déterminée. Le gouvernement intervenant souligne qu'il n'y avait qu'un opérateur en mesure d'assurer les services de transport qui étaient demandés par les autorités provinciales afin d'en faire profiter les personnes résidant sur leur territoire. Étant donné que le port desservi par la ligne de la requérante se trouve en dehors du territoire de Biscaye et à une distance considérable de celui-ci, la prétention selon laquelle le conseil provincial aurait dû signer l'accord en question avec cette compagnie maritime serait inacceptable.
- 57 Le royaume d'Espagne conteste également que la conclusion d'un tel accord ait entraîné des distorsions de concurrence. En premier lieu, il relève que les montants versés par les pouvoirs publics à Ferries Golfo de Vizcaya, au titre de l'accord initial, représentaient à peine 5 à 7 % de l'investissement nécessaire au lancement de la nouvelle ligne maritime. Par conséquent, il serait impossible d'affirmer que, sans l'intervention des autorités espagnoles, cette ligne n'aurait pas été créée. En second lieu, le gouvernement intervenant fait valoir que la ligne Santander-Plymouth n'a pas été affectée substantiellement par l'ouverture de la ligne Bilbao-Portsmouth. Le fait que la requérante n'a pas subi de pertes, et a même augmenté ses parts de marché pendant les premières années après l'établissement de la nouvelle ligne, démontrerait que le principal résultat de son ouverture a été l'accroissement de la demande.
- 58 Le gouvernement espagnol confirme, en outre, que les autorités basques mettent en œuvre depuis plusieurs années une politique de soutien aux voyages de personnes disposant de faibles ressources, dont les programmes culturels et sociaux invoqués dans la présente affaire ne sont qu'un exemple parmi d'autres qu'il a cités au cours de l'audience. L'accord conclu avec Ferries Golfo de Vizcaya n'aurait donc pas un caractère exceptionnel. Il s'inscrirait plutôt dans un plan d'action général poursuivi également par d'autres communautés régionales, ainsi qu'au niveau national.
- 59 L'intervenante Ferries Golfo de Vizcaya soutient que l'engagement pris par les autorités basques concernant l'acquisition anticipée de certaines quantités de bons de voyage à utiliser pendant une période déterminée constitue une transaction commerciale tout à fait normale dans le secteur d'activité des compagnies maritimes. Elle fait référence aux contrats de réservation passés avec les opérateurs dits

« ITX », lesquels achètent également à l'avance de grandes quantités de billets touristiques et bénéficient, en conséquence, de primes de volume. Les remises octroyées à ces opérateurs commerciaux varient entre 5 et 30 % du tarif publié, selon le volume et la durée de leur engagement. Le taux de réduction d'environ 15 % prévu dans l'accord avec le conseil provincial de Biscaye serait approprié et conforme à la pratique normale dans ce type de contrats.

60 La société intervenante rejette la suggestion de la requérante selon laquelle les autorités provinciales, pour obtenir une prime de volume, n'auraient pas besoin d'acheter à l'avance les bons de voyage destinés à l'organisation de leurs voyages culturels et sociaux. Elle fait observer que, dans la mesure où ces autorités prennent un engagement à long terme, elles bénéficient de remises plus importantes. En outre, elles peuvent s'assurer de la disponibilité des places nécessaires à l'exécution de leurs programmes et éviter ainsi des coûts supplémentaires.

61 Quant à l'existence réelle d'une demande susceptible de justifier la convention d'achat en question, Ferries Golfo de Vizcaya a précisé à l'audience que les programmes développés par les autorités provinciales s'inscrivent, notamment, dans le cadre du programme de vacances pour le troisième âge de l'Inserso, mentionné dans le communiqué de presse publié le 7 juin 1995 par la Commission. Environ 50 % du total des bons de voyage acquis par les pouvoirs publics auraient déjà été utilisés par les catégories de personnes visées par ces programmes. L'utilisation des bons de voyage peut être reportée mais leur validité est limitée aux traversées pendant la basse saison.

62 Les sommes qu'elle a reçues au titre des accords conclus avec les autorités basques seraient trop réduites pour qu'elles puissent avoir un véritable impact sur sa viabilité. Lors de l'établissement de la nouvelle ligne, en 1993, les recettes découlant de l'accord avec les pouvoirs publics auraient représenté 3,6 % de son chiffre d'affaires. Compte tenu de ses coûts d'exploitation pour la même année, il serait évident que l'ouverture de la ligne Bilbao-Portsmouth ne dépendait pas des recettes en question. De novembre 1993 jusqu'en 1995 la vente des bons de voyage a, d'ailleurs, été

suspendue. Selon l'intervenante, la recette générée par le nouvel accord serait encore moins importante, puisqu'elle représente environ 5,1 % de son chiffre d'affaires en 1995 et 4 % en 1997.

- 63 La société intervenante considère, en outre, que la référence dans la décision à sa viabilité confirme que la Commission a effectivement examiné si le conseil provincial de Biscaye a agi selon le critère d'un opérateur privé qui souhaite acquérir de grandes quantités de bons de voyage pour plusieurs années. Dans le contexte d'une relation commerciale normale, l'examen de la viabilité du partenaire contractuel est un élément pertinent. Par ailleurs, l'intervenante souligne que, si la requérante avait offert un service de ferries à partir du port de Bilbao, elle aurait pu la concurrencer pour la vente de bons de voyage aux autorités provinciales. Or, son service de ferries est basé au port de Santander, situé dans une autre région.

#### Appréciation du Tribunal

- 64 Étant donné que la Commission et les parties intervenantes contestent la recevabilité de certains arguments avancés par la requérante à l'appui de son recours, il y a lieu de vérifier, à titre liminaire, que tous les arguments regroupés dans le cadre du présent moyen d'annulation peuvent être pris en considération par le Tribunal.
- 65 En vertu de l'article 48, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement de procédure, la production de moyens nouveaux en cours d'instance est interdite à moins que ces moyens ne se fondent sur des éléments de droit et de fait qui se sont révélés pendant la procédure.
- 66 En l'espèce, le Tribunal estime que les arguments dont la substance présente un lien étroit avec le moyen d'annulation tiré d'une violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité, ne peuvent être considérés comme des moyens nouveaux, au sens du règlement de procédure, bien qu'ils aient été formulés pour la première fois dans le mémoire en réplique. En effet, il n'est pas contesté que la requérante a énoncé le moyen susvisé dans la requête introductive d'instance et qu'elle a avancé, dès ce

stade, des arguments de fait et de droit susceptibles de le soutenir. Les arguments concernant l'absence d'analyse des effets des achats massifs et à long terme de bons de voyage sur la concurrence, ainsi que l'aspect préalablement incriminé de l'accord initial qui se trouverait toujours dans l'accord de 1995, constituent en réalité une ampliation d'un moyen énoncé antérieurement. Par conséquent, leur présentation au stade de la réplique est admise par le juge communautaire (voir, notamment, l'arrêt du Tribunal du 27 février 1997, FFSA e.a./Commission, T-106/95, Rec. p. II-229, point 125).

- 67 Il est vrai que certains arguments ont été formellement présentés dans la requête dans le cadre des autres moyens d'annulation invoqués. Ces arguments doivent a fortiori être déclarés recevables, puisque la Commission a eu l'occasion d'y répondre dès le stade du mémoire en défense. Les éventuelles erreurs de qualification commises par une partie, qu'elles aient été ou non décelées par les parties adverses, ne sauraient empêcher le Tribunal de prendre en considération, dans son appréciation du bien-fondé d'un moyen régulièrement soulevé, l'ensemble des arguments qui s'y rattachent.
- 68 La Commission et les parties intervenantes estiment que les arguments que la requérante a avancés lors de la procédure orale, fondés sur un examen des termes de l'accord de 1995, auraient dû être formulés dans la requête. Le texte de cet accord serait un document public, auquel la requérante aurait pu facilement avoir accès avant l'introduction de son recours.
- 69 A cet égard, il convient de relever, en premier lieu, que les arguments formulés à l'audience sont aussi étroitement liés au moyen tiré d'une violation de l'article 92, paragraphe 1, du traité. En second lieu, le Tribunal observe qu'aucun élément du dossier n'établit que la requérante ait effectivement obtenu le texte de l'accord de 1995 avant qu'il n'ait été versé au dossier constitué dans la présente affaire. Dans ces conditions, sans qu'il soit nécessaire d'examiner les raisons pour lesquelles la requérante n'a pu disposer du document en question, que d'ailleurs elle avait cherché à obtenir auprès de la Commission, il y a lieu de considérer que les arguments tirés de l'examen du texte de cet accord se fondent sur des éléments révélés pendant la procédure et que, partant, ils doivent être déclarés recevables.

- 70 En ce qui concerne le fond du présent moyen, il est constant entre les parties que, dans la décision attaquée, la Commission ne s'est pas prononcée sur la compatibilité avec le marché commun de la prétendue subvention octroyée à Ferries Golfo de Vizcaya, mais qu'elle a procédé à la seule interprétation et application au cas d'espèce de la notion d'aide d'État visée à l'article 92, paragraphe 1, du traité. En effet, pour motiver sa décision de clore la procédure qui avait été ouverte au titre de l'article 93, paragraphe 2, du traité, la Commission a explicitement conclu que « le nouvel accord, qui sera en vigueur de 1995 à 1998, ne constitue pas une aide d'État ».
- 71 Il importe, pour apprécier si un accord par lequel une autorité publique s'engage à acquérir pendant plusieurs années certains services auprès d'une entreprise déterminée relève ou non du champ d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité, de rappeler que cette disposition a pour objectif de prévenir que les échanges entre États membres soient affectés par des avantages consentis par les autorités publiques qui, sous des formes diverses, faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions (arrêts de la Cour Italie/Commission, précité, point 26, et du 24 février 1987, Deufile/Commission, 310/85, Rec. p. 901, point 8). Il en découle qu'une mesure étatique en faveur d'une entreprise qui revêt la forme d'une convention d'achat de bons de voyage ne saurait, du seul fait que les parties s'engagent à des prestations réciproques, être exclue a priori de la notion d'aide d'État visée à l'article 92 du traité.
- 72 Cette interprétation de l'article 92 du traité a d'ailleurs été retenue par la Commission dans sa décision du 29 septembre 1993 d'engager la procédure prévue à l'article 93, paragraphe 2, du traité, à l'égard du régime d'aide instauré par l'accord initial. Malgré le fait que, selon le gouvernement espagnol, la prestation financière octroyée à Ferries Golfo de Vizcaya représentait la contrepartie des bons de voyage acquis par les autorités régionales, la Commission a considéré que l'accord de 1992 comportait des éléments d'aide d'État, puisque les conditions convenues pour cette transaction ne correspondaient pas à celles d'une transaction commerciale normale. Afin d'établir l'avantage accordé à l'entreprise bénéficiaire par les pouvoirs publics, elle a mis en exergue certains aspects de cet accord (voir le point 6 ci-dessus).

- 73 Il ressort de la motivation de la décision attaquée, ainsi que de l'argumentation développée par la Commission dans le cadre de la présente procédure, que la modification de son appréciation en ce qui concerne l'existence d'une aide d'État en faveur de Ferries Golfo de Vizcaya se fonde sur deux considérations principales. En premier lieu, l'accord de 1995 ne contiendrait plus les éléments incriminés au terme de l'examen de l'accord initial et, par conséquent, le nouvel accord serait à considérer comme une transaction commerciale normale. En second lieu, les autorités espagnoles auraient suffisamment justifié, en apportant la preuve de la réalité des programmes culturels et sociaux qu'elles organisent en faveur des personnes qui résident sur le territoire de la province de Biscaye, leur besoin réel de conclure la convention d'achat en question, afin de pouvoir distribuer les bons de voyage aux bénéficiaires de ces programmes.
- 74 Il y a donc lieu d'examiner tout d'abord si, comme l'affirme la Commission, cet accord ne contient plus les éléments qui l'avaient amenée à conclure que l'accord initial relevait du champ d'application de l'article 92, paragraphe 1, du traité. A cet égard, le Tribunal constate que certains éléments, tels que le paiement par les pouvoirs publics des bons de voyage à un prix unitaire supérieur au prix commercial publié et la variation du montant total de la subvention en fonction des résultats d'exploitation positifs ou négatifs enregistrés par l'entreprise, ont effectivement disparu du texte de l'accord de 1995. Toutefois, ainsi que la requérante l'a fait observer, le nouvel accord prévoit toujours l'acquisition pendant plusieurs années d'un nombre prédéterminé de bons de voyage et, malgré la réduction du prix unitaire de référence, elle procure à Ferries Golfo de Vizcaya une recette globale dont le montant est non seulement équivalent, mais même légèrement supérieur, à celui qui avait été convenu dans l'accord initial.
- 75 Compte tenu de ces circonstances, le fait que les termes de l'accord de 1995, notamment en ce qui concerne l'engagement d'achat à long terme et les rabais de quantité accordés à l'acheteur, soient comparables à ceux des contrats qui sont généralement conclus entre les compagnies maritimes et les opérateurs privés dits « ITX », ne suffit pas pour établir que l'acquisition de bons de voyage par le conseil provincial de Biscaye ait le caractère d'une transaction commerciale normale.
- 76 En effet, le dossier produit devant le Tribunal ne permet pas de conclure que le nombre de bons de voyage qui font l'objet de l'accord de 1995 ait été déterminé par une augmentation des besoins effectifs ressentis par les pouvoirs publics, lesquels



auraient exigé l'acquisition d'un total de 46 500 bons de voyage à utiliser sur la ligne Bilbao-Portsmouth au cours des années 1995-1998, alors que ces besoins ne portaient initialement que sur un total de 26 000 bons de voyage pour les années 1993-1996. En outre, l'avantage susceptible de renforcer la position concurrentielle de Ferries Golfo de Vizcaya n'est pas éliminé du simple fait que l'entreprise bénéficiaire est tenue de fournir une plus grande quantité de services de transport, en contrepartie d'une prestation financière qui reste relativement inchangée. Dans la mesure où les bons de voyage acquis par les autorités espagnoles ne peuvent être utilisés que pendant la basse saison, la prestation accrue fournie par l'entreprise ne lui impose pas, en principe, des coûts supplémentaires significatifs et, par conséquent, les effets du nouvel accord sur la concurrence et les échanges entre États membres sont les mêmes que ceux qui pouvaient être imputés à l'accord de 1992.

- 77 Il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, l'importance relativement faible d'une aide ou la taille relativement modeste de l'entreprise bénéficiaire n'excluent pas a priori l'éventualité que les échanges entre États membres soient affectés (arrêts de la Cour du 21 mars 1990, Belgique/Commission, C-142/87, Rec. p. I-959, point 43, du 14 septembre 1994, Espagne/Commission, C-278/92, C-279/92 et C-280/92, Rec. p. I-4103, point 40 à 42, et du Tribunal du 30 avril 1998, Vlaams Gewest/Commission, T-214/95, Rec. p. II-717, point 48). En l'espèce, l'aide litigieuse affecte les échanges entre États membres du fait que l'entreprise bénéficiaire assure des liaisons entre des villes situées dans des États membres différents et qu'elle est en concurrence avec des compagnies maritimes établies dans d'autres États membres (voir, en ce sens, l'arrêt Vlaams Gewest/Commission, précité, point 52). Dans ces conditions, les observations des parties intervenantes, selon lesquelles les recettes générées par l'accord avec les autorités publiques représentent un pourcentage réduit du chiffre d'affaires annuel de Ferries Golfo de Vizcaya, sont sans pertinence pour déterminer si la mesure étatique en question est ou non couverte par la notion d'aide d'État visée à l'article 92, paragraphe 1, du traité.
- 78 De même, lorsqu'une aide financière accordée par les autorités publiques renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes, elle rentre dans le champ d'application de l'article 92. Il ressort de la jurisprudence que la capacité d'une aide à renforcer la position concurrentielle de l'entreprise bénéficiaire est appréciée en fonction de l'avantage qui lui a été consenti, sans qu'il soit question d'examiner les résultats d'exploitation enregistrés par ses concurrents (voir, en ce sens, les arrêts Philip Morris/Commission, précité, points 10 et 11, et Belgique/Commission, précité, points 22 et 23).

- 79 La seconde considération principale sur laquelle la Commission se fonde pour décider que l'accord de 1995 ne constitue pas une aide d'État doit être comprise en ce sens que l'organisation de programmes précis, dans la mesure où ils impliquent l'utilisation de la ligne maritime Bilbao-Portsmouth par divers groupes de résidents, peut établir, d'une manière objective, que les autorités espagnoles ont un besoin réel d'acquérir auprès de Ferries Golfo de Vizcaya une certaine quantité de bons de voyage. Toutefois, ainsi que le Tribunal l'a déjà constaté au point 76 ci-dessus, il ne ressort pas du dossier que la quantité globale de bons de voyage acquise par le conseil provincial de Biscaye au titre de l'accord de 1995 ait été fixée en fonction de ses besoins effectifs. Il en ressort, en revanche, que, pour maintenir la prestation octroyée en vertu de cet accord à un niveau équivalent à celui de la prestation prévue par l'accord initial, il était nécessaire, compte tenu de la réduction du prix unitaire de référence, d'augmenter de manière considérable le nombre total de bons de voyage à acquérir par les pouvoirs publics.
- 80 La conclusion selon laquelle l'accord de 1995 ne constitue pas une transaction commerciale normale s'impose d'autant plus au Tribunal que, comme l'a relevé la requérante, les montants qui avaient été versés à Ferries Golfo de Vizcaya au titre de l'accord initial, auquel les parties ont renoncé à la suite de la décision de la Commission du 29 septembre 1993, sont restés à la disposition de l'entreprise bénéficiaire jusqu'à ce que la conclusion d'un nouvel accord lui ait permis de procéder à une compensation entre ses dettes et ses créances à l'égard du conseil provincial de Biscaye.
- 81 De plus, il y a lieu de rappeler que les objectifs d'ordre culturel et social éventuellement poursuivis par les autorités espagnoles ne jouent aucun rôle dans la qualification de l'accord de 1995 au regard de l'article 92, paragraphe 1, du traité. En effet, il résulte d'une jurisprudence constante que l'article 92, paragraphe 1, ne distingue pas selon les causes ou les objectifs des interventions étatiques, mais les définit en fonction de leurs effets (arrêts Italie/Commission, précité, point 27, France/Commission, précité, point 20, et FFSA e.a./Commission, précité, point 195). Ces objectifs sont néanmoins pris en considération par la Commission lorsque, dans l'exercice du pouvoir d'examen permanent qui lui est conféré par l'article 93 du traité, elle se prononce sur la compatibilité avec le marché commun d'une mesure déjà qualifiée d'aide d'État et vérifie si cette mesure peut bénéficier

de l'une des dérogations prévues par l'article 92, paragraphes 2 et 3 (voir, en ce sens, l'ordonnance du Tribunal du 18 février 1998, Comité d'entreprise de la Société française de production e.a./Commission, T-189/97, Rec. p. II-335, point 40).

- 82 Au vu de tout ce qui précède, le Tribunal conclut que l'appréciation de la Commission, selon laquelle l'accord de 1995 ne constitue pas une aide d'État, se fonde sur une interprétation erronée de l'article 92, paragraphe 1, du traité. Dès lors, la décision de clore la procédure d'examen qui avait été engagée à l'égard des aides octroyées à Ferries Golfo de Vizcaya est entachée d'une violation de cette disposition et doit être annulée.
- 83 En conséquence, il n'est pas nécessaire d'examiner les autres moyens invoqués par la requérante à l'appui de son recours.

### Sur les dépens

- 84 Aux termes de l'article 87, paragraphe 2, du règlement de procédure du Tribunal, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant succombé en ses conclusions et la requérante ayant conclu à la condamnation de la Commission aux dépens, il y a lieu de condamner cette dernière aux dépens.
- 85 Aux termes de l'article 87, paragraphe 4, premier alinéa, les États membres qui sont intervenus au litige supportent leurs dépens. Selon le troisième alinéa de ce même paragraphe, le Tribunal peut ordonner qu'une partie intervenante autre que les États parties à l'accord sur l'Espace économique européen, les États membres, les institutions et l'Autorité de surveillance de l'Association européenne de libre-échange, supporte ses propres dépens. Le Tribunal estime que, dans les circonstances de l'espèce, la partie intervenante Ferries Golfo de Vizcaya doit supporter ses propres dépens.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (première chambre élargie)

déclare et arrête:

- 1) **La décision de la Commission du 7 juin 1995 portant clôture de la procédure d'examen ouverte au titre de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE (aides en faveur de Ferries Golfo de Vizcaya SA), notifiée au gouvernement espagnol le 11 juillet 1995 et publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*, est annulée.**
  
- 2) **La Commission est condamnée aux dépens.**
  
- 3) **Le royaume d'Espagne et Ferries Golfo de Vizcaya SA supporteront leurs propres dépens.**

Vesterdorf

Bellamy

Moura Ramos

Pirrung

Mengozi

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 28 janvier 1999.

Le greffier

Le président

H. Jung

B. Vesterdorf